

Dwars door de drempels heen

Vaargeul Antwerpen verdiept en verbreed

Terwijl we dit schrijven, wordt er feestgevierd in Antwerpen. Onlangs is immers de eerste stap gezet naar een betere maritieme bereikbaarheid van de Antwerpse haven: de werken voor de verruiming van de vaargeul in Vlaanderen zijn gestart op 20 december 2007.

De Antwerpse haven kan alle zeeschepen ontvangen, zelfs de aller-grootste, maar die laatste moeten af en toe wel wat geduld hebben. Bij eb zijn sommige delen van de Beneden-Zeeschelde niet diep genoeg en moeten de zware jongens op zee wachten tot het weer vloed geworden is en ze de haven veilig kunnen binnenvaren.

Een vervelende situatie, want het tijdverlies betekent een concurrentieel nadeel voor Antwerpen. De oplossing: een verruiming en vooral verdieping van de vaargeul in de Beneden-Zeeschelde.

België-Nederland

‘Op veel plaatsen is de vaargeul ook nu al diep genoeg’, zegt Ingrid Van den Poel, communicatieverantwoordelijke. ‘Maar op enkele plaatsen zijn er ondiepe stukken (drempels) waar de grootste schepen bij laagtij niet overheen kunnen. Het is nu de bedoeling om de vaargeul ter hoogte van die drempels verder uit te diepen, zodat schepen met een diepgang tot 13,10 meter

op elk moment de haven van Antwerpen kunnen bereiken.’

Klinkt eenvoudig, maar dat is het allerminst. ‘Werken van een dergelijke omvang moeten altijd een hele procedure doorlopen, maar in dit geval is de papierwinkel nog een stuk ingewikkelder dan normaal. Een groot deel van het uit te baggeren stuk ligt immers op Nederlands grondgebied, dus moeten we zowel in Nederland als in België de nodige vergunningen bekomen. Dat levert aan beide kanten van de grens een heel andere procedure op.’

Schorren

Een heikel punt zijn ook de maatregelen die in de plannen (ontwikkelingsschets 2010) zijn opgenomen om de natuur te versterken. Dat houdt onder meer in dat er aan de Scheldeoevers schorren en slikken bij worden gemaakt. ‘Dat vinden alle Belgen en Nederlanders een prachtig idee, tot de toekomstige schorren op hun eigen grond blijken te liggen.’ Zeker in Nederland ligt de problematiek erg gevoelig. De

grote overstroming van 1953 is daar nog lang niet vergeten, en sindsdien is alles erop gericht om het land te beschermen met hoge dijken. ‘Nieuwe schorren creëren betekent dat we een stuk van de polders aan het water teruggeven, en daar is heel wat weerstand tegen. Ook bij ons, maar in Nederland is de weerstand toch een stukje emotioneler.’

‘Bovendien stonden de Nederlanders aanvankelijk niet te springen om Antwerpen, tenslotte concurrent van Rotterdam, veel cadeaus te geven. Tot we hebben uitgerekend dat de opbrengsten van de verruimde vaargeul voor een derde in Nederland lagen. Want de haven van Antwerpen zorgt onrechtstreeks ook in Zeeland, en ver daarbuiten, voor werk.’

Het echte werk

Het was dus soms op eieren lopen om een goed compromis te vinden, want ook de natuurverenigingen keken met argusogen toe op het hele project. Maar uiteindelijk zijn ook in Nederland de eerste stappen tot een goed einde gebracht, en staat niets de bouwvergunning nog in de weg. Blijft nog over: het échte werk. ‘Tegen 2010 moet de vaargeul verbreed en verdiept zijn van aan de Scheldemonding tot 500 meter stroomopwaarts van het Deurganckdok. Daarmee zal een belangrijke drempel voor onze economie verdwenen zijn en is Antwerpen klaar voor de toekomst.’ ●